

联合国 大会



Distr.
GENERAL

A/CN.9/401/Add.1
13 May 1994
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国国际贸易法委员会
第二十七届会议

1994年5月31日至6月17日，纽约

公约的状况

秘书处的说明

增编

汉堡规则的状况

目录

	段 次	页 次
导言.....	1 - 4	1
A. 拟以汉堡规则取代的法律制度.....	5 - 9	2
B. 汉堡制度和海牙制度间的若干主要区别.....	10 - 26	3
C. 汉堡制度和海牙制度并存所造成的问题.....	27 - 34	5
结束语.....	35 - 40	7

导言

1. 1978年联合国海上货物运输公约（汉堡规则系于1978年3月31日在汉堡举行的外交会议上通过。¹ 68个国家赞成公约，3个国家弃权，没有任何国家

1 发表在《联合国海上货物运输会议正式记录》，A/CONF.89/14（会议最后文件，A/CONF.89/13，附件一），联合国，纽约，1981年；《联合国国际贸易法委员会年鉴》，第九卷；1978年，第三部分，一·B；委员会秘书处提供的小册子。

表示反对。到1979年4月30日签署时限截止之时，共有27个国家签署公约。在有20个国家加入后，公约于1992年11月1日生效。自那时以来，已有更多的国家加入。

2. 促成公约编写的主动行动是在1968年结合联合国贸易和发展会议（贸发会议）和联合国国际贸易法委员会（贸易法委员会）同时采取的。经过两个组织的初步审议，最后由联合国大会要求贸易法委员会进行编写工作，再后来则是汉堡外交会议的召开。

3. 大会随后又发出了几次同样的呼吁，并于1993年12月9日通过了第48/34号决议，决议请所有各国考虑加入汉堡规则，并请秘书长继续加强努力，以推动对公约的更广泛的加入。

4. 本说明的目的是概述汉堡规则生效所引起的变化，以便委员会考虑采取有关步骤加速加入汉堡规则的过程。

A. 拟以汉堡规则取代的法律制度

5. 拟订汉堡规则的目的是为海上货物运输确定一种现代的、公平的赔偿责任制度。拟以这一新的制度取代以关于统一某些提单规则的国际公约（布鲁塞尔，1924年8月25日）（“海牙规则”）为基础的制度。

6. 以海牙规则为基础的制度并不统一。有些国家只是原始海牙规则缔约国，有些则加入了“海牙-维斯比规则”，即经1968年2月23日议定书修正的海牙规则。另外，为数不多的国家还加入了“海牙-维斯比规则”1979年12月21日议定书，该议定书采用特别提款权表示承运人赔偿责任的财务限额。

7. 基于海牙规则的制度还因缔约国在其立法中体现海牙规则或海牙-维斯比规则的方式不统一而有其他不协调之处，如在许多情况下，规则的适用范围往往扩大了。另外，如第17段中所指出，海牙规则关于赔偿责任财务限度规定的变换标准的不统一，往往造成赔偿限额方面很大的出入。

8. 造成海牙制度其他不确定性的原因有，有些国家部分或全部按照海牙规则或海牙-维斯比规则拟订立法但并不加入这些规则。近年来，有些国家已经通过，另一些国家不久也将通过将海牙制度和汉堡规则内容加以合并的法律；但这些法律在对两种制度进行结合时并没采取一致的做法。

B. 汉堡制度和海牙制度的若干主要区别

10. 限于本文件的范围和目的，无法充分介绍汉堡规则与基于海牙规则或海牙—维斯比规则的制度间的区别。不过，为了介绍一般性情况指出大致方向，现将某些主要区别说明如下。²

适用范围

11. 汉堡规则适用于两个不同国家间的一切海上运输合同，条件是装货港、卸货港或提单或其他运输文件签发地应在缔约国境内。汉堡规则的适用并不取决于提单或其他运输文件是否已经签发。

12. 海牙规则仅适用于在缔约国签发的提单。海牙—维斯比规则适用于不同国家间货物运输提单，条件是提单在缔约国签发、运输自缔约国港口启运或当事方议定适用公约。如签发的有关运输的运输文件并非提单，海牙规则和海牙—维斯比规则即不适用。

责任期限

13. 汉堡规则法定赔偿责任制度所规定的期限是，自承运人在装货港接管货物至承运人在卸货港交付货物时为止。因此，汉堡规则赔偿责任制度超出了实际运输的范围，因为承运人要在装货以前或卸货以后在港口负责对货物进行保管。

14. 海牙规则和海牙—维斯比规则的法定赔偿责任制度自货物装船时开始至

2 较全面介绍这些区别的研究可参见下述出版物：《汉堡规则和多式联运公约生效所涉经济和商业问题》（文件TD/B/C.4/315（第一编），1987年12月31日）；委员会秘书处编写的关于公约的解释性说明（文件A/CN.9/306，1988年2月19日），转载于《联合国国际贸易法委员会年鉴》，第十九卷：1988年，第二编，四）；《1978年联合国海上货物运输公约，（汉堡规则）》，H.M.Joko Smart教授与英联邦秘书处协作为英联邦管辖区编写的解释性文件，1989年；John O.Honnold著“海洋承运人与货物”；“清楚与公平—海牙规则还是汉堡规则？”，《海事法与商业学报》，第24卷，第1期，1993年1月1日，第75-109页。

货物卸船时结束。这就是说，海牙制度所规定的承运人赔偿责任对于超过规定期限范围的情况不予适用，即使承运人在货物装船前或货物卸船之后仍有货物由其负责保管。

“航行失误”

15. 海牙规则和海牙-维斯比规则规定，灭失或损坏如因航行或船舶管理方面的行为所造成，即使是疏忽行为，承运人不负赔偿责任。汉堡规则根据关于其他运输方式的国际条约在这类情况下不免去承运人疏忽的责任。

赔偿责任的财务限额

16. 汉堡规则规定，承运人赔偿责任限额限于每货运单位835特别提款权或每公斤2.5特别提款权，以限额高者为准。

17. 海牙规则和海牙-维斯比规则黄金价值的货币单位规定财务限额。但在实践中，赔偿责任限额因将那些货币单位折成本国货币所用方法的不同而有很大的不同。有些国家采用黄金的市场价值作为换算标准，其他地方则采用其他种标准。在采用黄金市场价值的国家，所得出责任赔偿限额比汉堡规则所规定的要高得多。

18. 海牙-维斯比规则1979年议定书规定的限额为每货运单位666.67特别提款权每公斤货物2特别提款权，以高者为准。

舱面货物

19. 海牙制度规定，对于根据规定货物应在舱面运送的提单在舱面运送的货物，承运人不负赔偿责任。实际上，承运人在这类情况下的赔偿责任往往取决于合同规定，不过这些规定不受国际条约强制性规则的管束。

20. 汉堡规则考虑到常常涉及将集装箱货物放到舱面的现代运输技术，对舱面货物作了适当的规定。

延误

21. 汉堡规则规定了对延误交付货物的法定赔偿责任。这类赔偿责任的财务限额相当于延误货物应付运费的两倍半。海牙规则和海牙-维斯比规则未规定延误的赔偿责任。

实际承运人赔偿责任

22. 同有关货物空运和海上客运的国际公约一样，汉堡规则规定了“全同承运人”（即委托人同其订立了那些货物运输的合同的承运人）的赔偿责任及“实际承运人”（即合同承运人请其部分或全部完成委托人订约托运货物的运输的承运人）的赔偿责任。基本说来，汉堡规则规定合同承运人对全部运输负赔偿责任，包括由实际承运人完成的那一部分运输，同时使货主还可要求实际承运人对其运输的那一部分负赔偿责任。

23. 海牙规则和海牙-维斯比规则没有规定未向委托人发出提单的实际承运人的赔偿责任。这就是说，根据海牙制度，合同承运人可将部分或全部运输分包出去，同时可免去运输中分包部分的赔偿责任。

“首要条款”

24. 汉堡规则规定，运输文件中应载明一项声明，说明该项运输应遵从汉堡规则中的有关规定的管束，即凡属减损规则而有害于托运人或收货人的任何规定均为无效。另外，规则还规定，承运人应向漏载上文所要求的声明而遭受损失的索赔人付给赔偿。海牙规则或海牙-维斯比规则却并未载有类似的要求。

管辖和仲裁

25. 汉堡规则载有关于管辖和仲裁的强制性规定。根据这些规定，索赔人可自行选择在下述地点向法院提出诉讼（如经议定，也可诉诸仲裁）：被告营业地；运输合同订立地，但须被告在该地没有营业所、分所或代理处且合同即系通过这些机构而订立；装货港；卸货港；或任何其他议定地点。

26. 海牙规则或海牙-维斯比规则没有关于管辖和仲裁的规则。结果通常都要在提单中列入要求将任何索赔提交承运人营业所的条款。由于这类条款可能对货主不够公平，有些立法规定对这类管辖条款采取强制性限制。

C. 汉堡制度和海牙制度并存的若干主要区别

27. 在以汉堡规则取代海牙责任赔偿制度以前，管辖冲突和一些具体问题将会出现，尤其是在按不同制度行事的国家之间的运输。

28. 当运输是从海牙规则或海牙-维斯比规则缔约国往汉堡规则缔约国进行，

赔偿责任制度将取决于诉讼提出的地方。如果是在装货港国家提出，法院将适用海牙制度；如果运输文件中载有规定汉堡规则适用性的条款（上文第24段），则条款的有效性取决于有关国家是否作为强制性法律颁布了海牙制度适用范围的规定。如果诉讼在卸货港国家提出，则适用汉堡规则。

29. 如果运输是从汉堡规则缔约国往海牙规则或海牙-维斯比规则缔约国进行，则装货港国家法院将适用汉堡规则。如果卸货港国家已将海牙规则或海牙-维斯比规则扩大到包括入境货物（许多国家都是文件做的），则该国法院可适用海牙规则或海牙-维斯比规则。如果未对海牙规则或海牙-维斯比规则作这样的扩展，则卸货地法院将适用法律冲突规则来决定适用的制度。

30. 某一争端可能属于适用不同法律制度的不同国家的管辖范围这种可能性的存在，会引起某些不良后果。其中之一是索赔者可能选择在某一特定管辖区提出诉讼，以争取适用被认为对索赔者最为有利的法律制度，或干脆事先排除另一方在另外较为不利的管辖区提起诉讼的可能性。这类“场所挑选”的做法很浪费，可能造成同时进行的诉讼（其裁决也可能不一致），并可能导致对仲裁或法庭判决的承认和执行方面的不确定性。

31. 另一种可能的影响是，由单一船只运送的货物的各个不同部分要受不同赔偿制度的制约，具体取决于货物具体部分在什么国家装货或卸货，或证明货物不同部分运输合同的文件的签发地点。从管理的角度看，这种混用不同制度的做法是不可取的。例如，这会妨碍与基本赔偿责任制度相和谐的统一运输单据的使用。

32. 另一种后果是，在租船情况下，往往无从事先知道承租人将在何处用船的船主并不知道自己何时会根据汉堡规则的规定作为实际承运人承担赔偿责任。

33. 还有一种后果与估价有关：一般说来，运输服务使用者按汉堡规则比按海牙制度享有更好的赔偿责任方面的保护。因此，继续作为海牙制度缔约国的国家将逐渐被人们看成是在维护这样一种局面：该国的承运人向利用该国港口的货主提供的赔偿制度不如向那些可依靠汉堡规则的外国货主提供的有利。

34. 当事方自己通过规定汉堡规则的适用性来避免这类后果的能力受到很多限制。限制之一是，各种保赔协会（由承运人拥有相互运输赔偿责任保险实体）为了阻止汉堡规则的颁布或使用，而已经宣布：如果承运人自愿对并非要强制性适用汉堡规则的运输采用汉堡规则，则该承运人的保险将会受到不利影响。另一种限制是这样一种情况引起的：海牙赔偿责任制度在某些虽然有限但却颇为重

要的商业问题方面比汉堡规则更有利于货主。由于海牙制度所规定的赔偿责任最低水平是强制性的，所以主张采用汉堡规则的规定有效性便可能值得怀疑。例如，关于火灾赔偿责任的规定，就举证责任而言，海牙规则或海牙-维斯比规则似乎比汉堡规则更有利于货主。另一种情况是赔偿责任财务限额。正如第17段中已经指出的那样，这种限额对那些使用黄金市场价值作为限额折算标准的国家来说，汉堡规则所规定的要低于海牙规则或海牙-维斯比规则所规定的。

结束语

35. 前述各种问题今后可能会慢慢消失，因为造成种种不同而且在很大程度看已经过时的海牙制度将会为现代的汉堡规则所取代。不过，这种取代的速度并不快，这主要是因为存在着下述不同观点的缘故。

36. 在许多国家，包括那些拥有可观的商业船队的国家，人们认为，虽然汉堡规则是最现代的，也是最佳的制度，但加入汉堡规则一事应等到某些其他国家加入该规则后再说。通常的论点是，应当暂缓采取立法行动，直到该国同其保持有密切海事贸易联系的某些国家接受汉堡规则为止。这种态度也许是汉堡规则在获得接受方面进展缓慢的最重要原因。

37. 有些人提出的一种意见认为，既然有些国家的承运人反对加入汉堡规则，便应当努力修订汉堡规则。但应当指出的是，修订是在现有条约的基础上增添新的条约，反而会增加法律的不一致之处，而且无法保证这样便会做到统一。应当回顾一下的是，促成汉堡规则的立法过程曾涉及各种利益集团，而且就国家而言确实也具有普遍的代表性；在这一过程中，对各种论点进行了权衡，做出了种种得体的让步和反让步，而且正如第1段所述，谈判的结果获得了广泛的认可。鉴于这种情况，试图重复进行谈判的做法似乎并非明智之举。

38. 还有一种针对海牙规则或海牙-维斯比规则某些缔约国的观点认为，在普遍采用汉堡规则以前，上述国家为了使自己的法律现代化而不妨在其现有立法中增添一些以汉堡规则为基础的规定，只要其不与海牙规则或海牙-维斯比规则相冲突。正如第8段所述，有些国家的确通过了或即将通过将海牙制度规定与汉堡规则规定结合起来的法律。这一做法的严重问题在于，它增添了法律的不一致性，结果使国际承运人及其客户无从利用国际条约来确定自己的权利和义务。另外，对于那些海牙规则或海牙-维斯比规则的缔约国来说，这样做还会引起这

样的争论：从汉堡规则转到海牙制度之中的某项规定是否会与因海牙制度而产生的国际义务相冲突呢？

39. 上述观点有时还会伴之以极力反对汉堡规则的宣传运动，有些论点往往不准确、无事实根据或者有夸大之处。

40. 看来，为了加速有关海上货物运输的法律的现代化和统一的进程并克服上述种种观点所起的拖延作用，有必要由各国采取协调而果断的行动。委员会似宜考虑如何实现这种协调一致的行动。